Luleå—Ofotenbanan.

En högt aktad affärsman skrifwer till Göteborgs Handelstidning från London den 7 dennes:

Gårdagens tidningar innehöllo en prospekt, inbjudande till subskription å 75,000 aktier å ofwan nämda bana, om 5 pund sterling nominelt wärde, till pari, samt 101,700 stycken 5 % preferens-aktier, likaledes å nominelt 5 pund, till ett pris af 3 pund 15 sh. Dessa senare bli försedda med kuponger till slutet af 1891 och dessa kuponger garanteras af herrar Wilkinson och Jarwis, de "förre" koncessionärerna, som det heter i prospekten.

Inbjudarne till teckningen äro herrar ShepQpards, Pelly, Scott & Co., ett i allo respektabelt, ansedt och betydande hus, med mycket goda förbindelser, och fastän tidpunkten är mycket olyckligt wald, så är huset så ansedt, att man är böjd att tro, det äfwen om subskriptionen i allo misslyckas, banans fullbordan är säkrad. En egendomlighet wid denna emission är, att samma aktier redan en gång förklarats wara subskriberade och betalda. Det är swårt förstå, huru dessa, som redan en gång placerats till fulla paripriset, nu till en del å nyo utbjudas till 75 %. Egarne till hypoteks-lånet äro emellertid de ende, som kunna klaga, och äfwen desse lida kanske ingen skada, om banan färdigbygges med kapital, som nöjer sig med att få ränta först, sedan hypotekerna fått sin.

Banan har emellertid för Swerige-Norge en så stor betydelse, att deß fullbordan af alla fosterlandswänner bör komma att helsas med glädje. Det torde derför intressera att erfara, hwad fackmän, som på ort och ställe undersökt förhål-

potet och preferens-aktier, hwilket — när 1,500,000 tons transporteras, riktigt ger 5 % å deras belopp af 2,250,000 pund. För omkring 3 sh. à 3 sh. 6 d. pr ton bör malmen kunna brytas, lastas och 6 d. grufafgift till egaren erläggas. Detta gåfwe ett pris af 7 sh. om bord. Frakten från Ofoten till Middlesbro' torde belöpa sig till ungefär hälften mer än från Bilbao till Wales, eller omkring 9 sh. pr ton.

Till det pris, som det då ställde sig till, nämligen 16 sh., kunde man med största lätthet sälja millioner tons i England och troligen än mera till Amerika.

En mycket försigtig och owanligt skicklig bruksegare, mr William Whitwell i Stockton-on-Tees, som haft och försökt en last, beställde genast 8,000 tons att levereras i år och lär underhandla om 80,000 tons pr 1889 till ett pris, som säges wara 18 sh. Han såwäl som Krupp i Essen lära ha frapperats af den otroligt lätta smältningen af dessa malmer och den stora besparing af bränsle, som denna medför.

Detta är lätt förklarligt, om man betänker att en malm om 69 % egentligen blott har 4 à 5 % af ämnen, som behöfwa aflägsnas, under det den spanska har 24 à 25 %. Om alltså banan till Ofoten nu wore färdig; om exporten uppnådde eller öfwerstege halfannan million tons, så är det tämligen säkert att banan skulle löna sig, men den wißheten har man ännu ej, och tills banan fulländats, till grufbrytning och skeppning i så stor skala utwecklats, kommer nog ännu månget år att förflyta.

Angående arbetskraften deruppe i höga norden tyckas inga swårigheter möta. Man har med lätthet fått tusentals arbetare för jernwägsarbetet och tyckes ej twifla på att för grufdriften desamma stå till hands. Foder för kreatur finnes under sommaren tillräckligt på marken och potatis lärer äfwen frodas. Deremot torde en rund tid åtgå för att uppföra boståder, bryta och ordna grufworna m. m. Trafikering under wintern tyckes ej möta några större swårigheter. På den redan färdiga banan öfwer Luleå böra nog stora qwantiteter malm kunna befordras för att öfwer allt göra denna känd, men högre priser måste betingas, än de som nu nämnas, om denna handel finansiellt skall bära sig.

Då man nu hoppas att i en ej alltför aflägsen framtid få se denna bana fullbordad, är det kanske ej "bon gout" att referera till hwad som föregått, men då tendensen der hemma är "Swerige för swenskarne", torde det följande ha intresse, ty i detta fall hade satsen kunnat gälla utan skada för någon och lika fördelaktigt för både frihandlare och protektionister.

Både i maj 1879 och i juni 1881 blef frågan om swenska jernindustriens möjliga utweckling och dertill hörande ämnen diskuterad här i London (under hans kongl. h. kronprinsens och hans majestät konungens härwaro) och genom dåwarande generalkonsul Richter begärdes och sändes 1 juni 1881 ett längre anförande, hwari, bland annat, alla detaljer, frakter, beräkningar m. m. för en bana till Ofoten och en dermed förenad storartad malmexport från Luosowara meddelades och deß underföfning warmt förordades.

Hade detta skett, så hade troligen twå af de 3,000,000 pund (hwarför nu papper lemnats) blifwit besparade; banan hade troligtwis längesedan warit färdig och hade med ett dylikt kapital säkert lönat sig och warit i inhemska händer!

Redan omkring 1868 wäcktes af Gellivarabolaget här i London frågan om en bana till Luleå och redan då gafs det rådet: "För banan till det ständigt öppna wattnet i Norge", men då swarade bolagets målsmän: "för en sådan bana kan man i Swerige icke få koncession eller understöd".

Kanske war detta äfwen 1881 orsaken till, att frågan fick hwila, tills de owanligt energiske — fast finansielt jemförelsewis swage — nuwarande koncessionärerna fingo tillståndet! h.



mycket större wärde, som de äro opartiske, ärlige och hittills utan något som helst intresse. Å andra sidan får ej förtigas, att de kanske äro wäl sangviniske med afseende på den i Swerige wanliga och möjliga utwecklingshastigheten. Denna kan ju ej mätas efter engelsk eller amerikansk måttstock. Desse fackmäns omdöme låter i få ord som följer: "Wi medge att fullt 1,000,000 pund utgifwits för byggandet af Luleå—Gelliwara-banan m. m., men trots detta, äro de rikedomar, som finnas — särdeles i Luosawara — så storartade, att de förmå bära den höga skuld, man iklädt sig. När skeppningen af malm uppnår halfannan million tons, få hypoteken och preferens-aktierna sin fulla ränta, och när exporten närmar sig Spaniens från Bilbao komma äfwen aktierna att ge rik afkastning." Detta är ett wigtigt uttalande. — Hur ha de kommit till denna slutsats?

Den nu färdiga banan Luleå—Gelliwara säges wara wäl och solidt byggd, och eget nog anser man hrr Wilkinson & Jarwis' tillwägagående, "att bygga banan medan jorden delwis war frusen, som ej blott sinnrikt, men som något werkligt genialiskt". Härigenom gick det fort och billigt; man hindrades ej af sumpiga marker m. m., hwilka eljest kunde ha fördröjt arbetets fullbordan i åratal. När banan en gång war färdig, war det wida bättre att dränera, att fylla på barlast m. m., och lär detta nu till större delen skett. Hemma ansågs byggnadssättet som mycket osolidt — här fann man idéen och utförandet "wery clever". Malmwagnarne å ban[illegible] ha konstruerats speciellt för sitt ändamål; d[illegible] en bärighet af 25 tons, hwila på 6 hj[illegible] lokomotiwen äro afsedda att draga ända ti[illegible] tons, hwaraf 20 malmwagnar, och räknar m[illegible] på att befordra minst 10 fulla tåg om dagen. Lutningen å hela banan är ej större än 1 : 100.

I Luleå äro mycket storartade elevatorer byggda, som på få minuter tömma ett helt tåg direkt uti fartygens lastrum. Förberedelserna i Ofoten lära wara gjorda i liknande proportioner.

Banan till Gelliwara om 132 eng. mil är färdig; wäglängden från Gelliwara till Ofoten 176 ½ återstår wäl till största delen och af dessa äro 20 à 25 mil — öfwer eller genom bergåsen — swåra och dyrbara och kunna lätt erfordra 20,000 pund pr engl. mil. Deremot lär resten wara lättbyggd och kunna åstadkommas för omkring 4,000 pund pr mil.

I prospekten lemnas analys å sex malmprof, tagna opartiskt från sex olika sprängningar, af hr Josiah J. Smith (f. d. president of the Iron & Steel Institute och mångårig werkställande direktör af de stora Barrow jernbruken). Dessa malmprof wisa alla en halt af öfwer 68 procent och ända till 70,3 metalliskt jern.

Jernwägsmännen här "påstå", att när banan är färdig, malmen från Luosawara till Ofoten kan transporteras för 2 sh. — säger twå shilling — engelskt mynt, pr ton effektiv kostnad. Med effektiv kostnad förstå de: bränsle, reparation å lokomotiv och wagnar, lön åt banwaktare, lokomotivförare m. m. och tomwagnarnes kostnad tillbaka. Härtill räkna de 1 sh. 6 d. pr ton i ränta för hypotek och preferens-aktier, hwilket — när 1,500,000 tons transporteras, riktigt ger 5 % å deras belopp af 2,250,000 pund. För omkring 3 sh. à 3 sh. 6 d. pr ton bör malmen kunna brytas, lastas och 6 d. grufafgift till egaren erläggas. Detta gåfwe ett pris af 7 sh. om bord. Frakten från Ofoten till Middlesbro' torde belöpa sig till ungefär hälften mer än från Bilbao till Wales, eller omkring 9 sh. pr ton.

Till det pris, som det då ställde sig till, nämligen 16 sh., kunde man med största lätthet sälja millioner tons i England och troligen än mera till Amerika.

En mycket försigtig och owanligt skicklig bruksegare, mr William Whitwell i Stockton-on-Tees, som haft och försökt en last, bestälde genast 8,000